FIGISC 50° Federazione Italiana Gestori Impianti Stradali Carburanti ANNIVERSARIO 1958 - 2008

FIGISC–ANISA NEWS

N. 46/2008 del 20.11.2008

CONFCOMMERCIO

ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE SERVIZI AUTOSTRADALI ANISA

Nota informativa FIGISC/ANISA CONFCOMMERCIO - Piazza G.G. Belli, 2 Roma
Presidenti Nazionali: FIGISC - LUCA SQUERI – ANISA - STEFANO CANTARELLI
Segretario Nazionale: Fabrizio PARROTTA – Segreteria: Catia Cenciarelli
Ufficio Studi & Comunicazione: Giorgio Moretti
Telefono: 06 5866351 / 06 5866417 - Fax 06 58331724
e-mail Figisc: figisc@confcommercio.it e-mail Anisa: anisa@confcommercio.it
www.figisc.it

pagine 4

IL MENSILE "*AUTO*" SPARA SUI GESTORI: FANNO LA CRESTA ED HANNO IL CORAGGIO DI CHIEDERE AUMENTI. LA RISPOSTA DI LUCA SQUERI

Egregio Direttore
AUTO
Diego Dott. ERAMO

Egregio Direttore,

mi è capitato di leggere, nel mensile Auto, numero di dicembre, pagina 84, da Lei diretto, un breve articolo dal quanto mai attizzante titolo "Chissenefrega della crisi", *in cui si stigmatizza come* "allucinante" *la richiesta dei* "benzinai", *in pieno periodo di crisi, di voler vedere adeguati i loro margini economici.*

Un tanto, per ragioni di rappresentanza, mi spinge a replicare e confutare inesattezze, luoghi comuni e vezzi di "disinformazione".

Cominciamo dal "margine di guadagno", *che tale non è affatto in quanto è la differenza tra il prezzo di vendita ed il prezzo di acquisto del carburante presso il punto vendita: esso consta mediamente oggi di 0,041 euro/litro (circa, oggi, il 3 % del prezzo finale alla pompa, circa il 2,6 %, ad esempio, nel luglio in corrispondenza del picco massimo dei prezzi) ed è un importo* "fisso", *ovvero non varia al variare del prezzo al consumatore. Con questi 0,041 euro/litro, il gestore (definiamolo, per rispetto, più dignitosamente così al posto di* "benzinaio"), *deve coprire spese di gestione degli impianti, costo del personale dipendente, campagne promozionali, oneri finanziari, imposte e tasse e copertura previdenziale, e, forse, remunerare il proprio lavoro esercitato per 52 ore settimanali, senza contare che spesso paga di tasca propria una parte di eventuali sconti accordati sul prezzo e* "fa da banca" *a quella clientela – le imprese - che paga a fine mese o dopo. Dove ci stia tutto quel* "grasso che cola" *che l'autore del pezzo crede di odorare è un mistero per la totalità dei gestori.*



Chiarito questo primo tutt'altro che marginale equivoco, non posso non spiegare perché in realtà non c'è nulla di "allucinante" *nel fatto che la categoria chieda legittimamente un adeguamento economico. Mi sono permesso di fare un confronto tra i dati del 2008 e quelli di oltre dodici anni fa, nel 1996.*
I coefficienti di rivalutazione monetaria ISTAT ci dicono che se dovessimo giudicare la parità di potere d'acquisto di 100

euro del 1996 ai giorni nostri avremmo bisogno di 130 euro per comprare lo stesso bene: un incremento del 30 %.

*Come sono cambiati i valori del prezzo dal 1996 ad oggi? La media annuale del 1996 ci dice che, ad esempio, il greggio viaggiava ad un equivalente di 16,10 euro /barile contro la media di 69,18 nei primi dieci mesi e mezzo del 2008, con un incremento del 330 %; la quotazione internazionale della benzina raffinata equivaleva a 0,124 euro/litro contro la media 2008 di 0,460 (+ 271 %), quella del gasolio equivaleva a 0,135 euro/litro contro la media 2008 di 0,572 (+ 324 %); le imposte su un litro di benzina erano mediamente nel 1996 pari a 0,676 euro/litro contro 0,798 nella media del 2008 (+ 18 %), quelle su un litro di gasolio erano mediamente pari a 0,504 euro/litro contro 0,652 nel 2008 (+ 29 %). Andiamo ancora più "*dentro*" il prezzo: costi di distribuzione + margini di guadagno (cioè "*ricavo industriale*") delle Compagnie petrolifere assommavano mediamente nel 1996 a 0,080 euro/litro contro 0,122 della media 2008 (+ 52 %).*



*A fronte di queste diverse grandezze (di molto maggiori per il prodotto base, maggiori per il ricavo industriale, uguali od inferiori per il carico fiscale), il "*margine*" operativo (NON di "*guadagno*") del gestore è passato da 0,037 a 0,041 euro/litro, pari ad un + 12 %, <u>inferiore a qualunque altro indice</u> delle componenti del prezzo.*

*Le conclusioni Le può trarre agevolmente, se crede, dal momento che questi sono i numeri e non le "*impressioni*", ragioni più che bastevoli, in ogni caso, a rimandare seccamente al mittente il frettoloso "*chissenefrega*", tipico di chi preferisce esercitarsi a sparare sulla Croce Rossa.*

*Proseguiamo con la "*comprensione di colpo*" del perché, pur discutendo da quattordici anni di ridurre gli impianti, "*siamo sempre al palo*". In verità, della riduzione degli impianti si discute addirittura dal 1976 (oltre trent'anni), ma, assecondando pure la tesi dei quattordici, segnalo che nel 1994 gli impianti in Italia erano circa 28.800 (nel 1976 ben 39.000) e, dal momento che ad oggi ve ne sono circa 23.000, il "*taglio*" è stato nell'ordine del 20 % da quattordici anni fa (del 41 % rispetto al 1976, quando si cominciò a ristrutturare). Possono essere troppi rispetto alla Francia (dove c'è un impianto ogni 42 kmq contro uno ogni 17 kmq), ma almeno da noi non serve correre per 30 chilometri per fare rifornimento, in quanto esiste un servizio capillare che costituisce un valore aggiunto della rete, non un disvalore.*
Ancora, sarà bene dire che nel nostro Paese circa il 60 % degli impianti è di proprietà delle Compagnie petrolifere ed un restante 35 % di retisti privati convenzionati con le stesse Compagnie petrolifere (cioè che comprano e vendono prodotto con marchio delle majors *italiane su impianto proprio). Assolutamente irrisorio è il numero di gestori che sono anche proprietari dell'impianto su cui lavorano. Chiudere o non chiudere l'impianto non è una decisione del "*benzinaio*", ma del proprietario o della Compagnia.*

Come ben vede, siete incorsi in un'altra non marginale inesattezza.

*Possiamo continuare con l'affermazione che i "*benzinai*" sono "*riusciti a nascondere ai consumatori (con l'avallo dell'An-

titrust) i prezzi suggeriti dai petrolieri così che è impossibile distinguere chi fa la cresta più alta*".*
*Posto che dare del "*cresteggiante*", ovvero esplicitamente del "*ladro*", ad una intera categoria di lavoratori è normalmente una scorrettezza pacchiana, lo è maggiormente quando questa accusa sia costruita, come nella fattispecie, su una nitida ignoranza di alcune circostanze.*

*Il prezzo che "*deve*" essere esposto dal gestore è quello "*praticato*" al pubblico - e non già quello "*suggerito*" dai petrolieri - non da oggi, bensì dal 1999 (Decreto Ministero dell'industria 30 settembre 1999), in quanto i "*prezzi dei prodotti petroliferi per uso autotrazione, esposti e pubblicizzati presso gli impianti automatici di distribuzione dei carburanti, devono essere esclusivamente quelli effettivamente praticati ai consumatori" *(articolo 1).*

*Quanto all'Antitrust, sarebbe stato bene informarsi che l'operazione di "*oscuramento*" dei prezzi consigliati dai petrolieri è stato disposto con provvedimento I681 del 18 gennaio 2007 avverso tutte le Aziende petrolifere per evitare "*meccanismi collusivi*" (citiamo testualmente dalla prosa dell'Antitrust) tra le Compagnie petrolifere, che "*rivelerebbero l'esistenza di un'alterazione delle dinamiche competitive fra le imprese operanti nei mercati nazionali della distribuzione dei carburanti e potrebbero essere il risultato di un'intesa, sotto forma di accordo o pratica concordata, finalizzata ad evitare un corretto confronto concorrenziale tra operatori. Nel caso di specie, si tratterebbe di un'intesa orizzontale tra concorrenti diretti avente ad oggetto il prezzo consigliato di vendita dei carburanti per autotrazione in rete ordinaria e nelle autostrade".*

Che c'azzeccano i gestori in questa operazione? Bisognerebbe, invece, rendere grazie, oltre che all'Antitrust, a parecchie Associazioni dei Consumatori, e, perché no, alle Compagnie – che si sono supinamente allineate – che sono riuscite esattamente ad occultare il prezzo proprio a coloro – i cittadini, non i professionisti del consumerismo – che avrebbero interesse a capirne i meccanismi. Invece si è fatto esattamente in modo che non se ne capisse più nulla…



*Potremmo continuare dicendo che in ottobre, contrariamente a quanto asserito nell'articolo - il divario del prezzo industriale Italia rispetto all'Unione Europea non ammontava a 6/7 centesimi al litro, bensì a 1,8 centesimi/litro per la benzina ed a 0,8 per il gasolio (Ve ne possiamo dare conto al millesimo sulla base dei dati ufficiali della Commissione Europea), che, sempre in ottobre, il prezzo industriale italiano si collocava al nono posto in ordine decrescente per la benzina ed al decimo posto per il gasolio su 27 Paesi membri dell'Unione. Infine, che, sempre in ottobre, il prezzo della benzina nel Regno Unito era superiore, sia pure di pochissimo, al nostro, quello della Germania era esattamente eguale (1,329 euro/litro), quello francese – il Paese dove il 57 % delle vendite di carburanti è fatto nei centri commerciali, autentico "*paradiso*" di tanti ammiratori italiani, dove i carburanti sono ad un prezzo così basso che te li tirano sulla schiena – era inferiore di non più di 1,8 centesimi/litro.*

*Così, tanto per precisare solo alcuni particolari. Non è affar mio spiegare quale deve essere la funzione della stampa ai professionisti del giornalismo, ma nel caso del Vs/ "*Chissenefrega*" sarebbe bastato informarsi appena un po', se non altro per evitare grossolanità.*

ESTRATTO DEL TESTO DELL'ARTICOLO DI "*AUTO*"

CHISSENEFREGA DELLA CRISI
" *NOI VOGLIAMO GUADAGNARE DI PIU' "*

Tutto aumenta. Il prezzo dei carburanti non abbastanza, secondo i gestori. Che reclamano un aumento dei margini

Tutto costa più caro, c'è crisi nera, ma gli stipendi sono sempre gli stessi. Si cerca di risparmiare su tutto, si viaggia meno e – ovviamente – si vende meno benzina (in termini di litri), anche se quanto a fatturato il nostro esborso per i carburanti non è mai stato così elevato. E i benzinai che fanno? Non trovano nulla di più ovvio che minacciare serrate se non verrà riservato loro un margine di guadagno più ampio per ogni litro venduto. Allucinante !

Mentre tutti scoprono che in tempi così duri bisogna stringere prima la cinghia poi i denti, mentre tutti accettiamo di fare sacrifici e di rinunciare a qualcosa in attesa di tempi migliori, loro si chiamano fuori: vendiamo meno benzina e quindi dovete darci di più per ogni litro venduto.

Bravi, così, quando i consumi torneranno a crescere, il grasso colerà.

Se questa è la logica che impera nelle associazioni dei benzinai, comprendiamo di colpo molte cose. Per esempio, perché da 14 anni si discute di ridurre in Italia il numero dei distributori al livello degli altri Paesi europei (che hanno reti molto più efficienti e meno costose), ma da 14 anni siamo sempre al palo.

Oppure perché, con l'avallo dell'Antitrust, siano riusciti a nascondere a noi consumatori (nelle stazioni di servizio) i prezzi suggeriti dai petrolieri, così che è praticamente impossibile, col petrolio che sale e scende ogni giorno (la prima ipotesi è la preferita), distinguere chi fa la cresta più alta. E invece leggiamo solo il prezzo finale.

……



Alla fine di ottobre il ministro Scajola ha sentenziato che in Italia il prezzo ex raffineria della benzina e del gasolio è ancora troppo alto rispetto alla media europea e va abbassato. Qualche settimana prima, Nomisma Energia, un centro studi indipendente sui problemi energetici, aveva calcolato che il divario tra Italia e media dei Paesi europei era in ottobre di 6/7 centesimi al litro e che c'era spazio per una congrua riduzione. Ma il braccino corto ha fatto sospirare ogni pur piccola riduzione.
Pensare che se la differenza con la media europea è di 6-7 centesimi, quella con la Francia, Germania, Spagna e Regno Unito (cioè con i Paesi simili a noi quanto a numero di raffinerie e a dimensioni del mercato) è ancora maggiore.

Singolarmente, quei Paesi applicano tasse ancora più elevate delle nostre, ma vantano poi un costo industriale (prezzo alla pompa meno le tasse) così inferiore al nostro che alla fine il litro costa meno. Noi abbiamo il triste primato di avere l'uno e l'altro ai livelli massimi.